RICHTLIJNEN VOOR EEN NEDERLANDSCH-BELGISCHE OVEREENKOMST

DOOR

Ir. A. A. MUSSERT
CIVIEL-INGENIEUR



UTRECHT — A. OOSTHOEK — 1927

RICHTLIJNEN VOOR EEN NEDERLANDSCH-BELGISCHE OVEREENKOMST

DOOR

Ir. A. A. MUSSERT
CIVIEL-INGENIEUR



UTRECHT — A. OOSTHOEK — 1927

VOORWOORD.

Na een hevigen en aanhoudenden strijd van bijna twee jaren is de beslissing op 24 Maart 1927 gevallen. De Eerste Kamer heeft geweigerd hare goedkeuring te hechten aan het op 3 April 1925 door de Ministers van Buitenlandsche Zaken van Nederland en België geteekende verdrag.

De opvatting der Eerste Kamer kan in enkele woorden als volgt worden samengevat:

Herziening van het verdrag van 1839 kan geschieden, mits de historische grondslag van wederkeerigheid niet uit het oog worde verloren, erkend worde dat België aan de scheidingsregeling van 1839 geene aanspraken ontleent op politieke of economische concessies van Nederland, terwijl het verkeersvraagstuk tusschen beide landen, onder handhaving van Nederland's souvereine rechten, in zijn vollen omvang geregeld dient te worden. Het op 3 April 1925 geteekende verdrag voldoet geenszins aan deze eischen; het is van dien aard dat het een bedreiging vormt van 's lands eer, veiligheid en welvaart, zoodat het onaannemelijk is.

Door deze uitspraak heeft de Eerste Kamer Nederland bevrijd van de bedreiging van het op 3 April 1925 geteekende verdrag en den weg vrijgemaakt voor nieuwe onderhandelingen, wanneer de tijd daarvoor zal zijn gekomen. Dat daarbij het verworpen verdrag als uitgangspunt genomen zou worden, is ondenkbaar. Hier vallen geen plooien glad te strijken, alleen een geheel nieuwe opzet kan tot een bevredigend resultaat voeren.

De „richtlijnen voor een Nederlandsch-Belgische overeenkomst" (overdruk uit de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 26 Maart 1927 en het Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad van 27 Maart 1927) is bedoeld als een proeve van het aangeven der richting waarin de oplossing van het vraagstuk der verkrijging van een beide landen bevredigende regeling gezocht kan worden.

Wanneer men het over de richtlijnen eens geworden is, zullen

diepgaande commissoriale onderzoekingen noodig zijn alvorens men beschikt over voldoende gegevens om op hechten grondslag op te bouwen een herziening van het verdrag van 1839 en een verdrag betreffende het verkeerswezen.

Als negatieve richtlijnen en motiveering van de onbruikbaarheid van het verworpen verdrag, meen ik bij de positieve richtlijnen te mogen voegen een overdruk uit het Algemeen Handelsblad van Zaterdag 23 Mei *1925* en het Utrechtsch Provinciaal en Stedelijk Dagblad van Vrijdag 22 Mei 1925 en Zondag 24 Mei 1925 van het artikel van mijne hand: „Het verdrag Nederland-België", welk artikel aanleiding is geworden tot de oprichting van het „Nationaal Comité van Actie tegen het verdrag met België".

DE SCHRIJVER.

Baarn April 1927.

RICHTLIJNEN VOOR EEN NEDERLANDSCH-BELGISCHE OVEREENKOMST.

Het zoo juist door de Eerste Kamer verworpen verdrag met België is gedurende de laatste twee jaren aan een voortdurende steeds dieper gaande critiek onderworpen geweest. Deze critiek heeft van het ongelukkige verdrag niet veel heel gelaten, meedoogenloos zijn alle fouten en bezwaren blootgelegd, die ten slotte toch alle een gevolg waren van de spheer, waarin het verdrag is ontstaan. Deze spheer maakte het onmogelijk om, voorop gesteld dat beide partijen een herziening van het verdrag van 1839 willen, deze te doen geschieden op een wijze, die inderdaad tot gevolg zal hebben een geleidelijke verbetering in de verhouding tusschen beide volkeren, welke verhouding voor en gedurende den grooten oorlog zoo vriendschappelijk was, maar die door het Belgisch optreden na den oorlog zoo ongunstig is beïnvloed.

Daarom moest het zoo juist verworpen verdrag om zoo te zeggen „te vuur en te zwaard" worden verwoest. Dit is geschied. Het is vernietigd: de nieuwe opbouw kan geschieden.

* * *

Opdat niet wederom in soortgelijke fouten vervallen worde als men zoo veelvuldig aantreft in het verworpen verdrag, is het noodig dat de onderhandelingen geschieden in een spheer van welwillende toenadering en betrekkelijke rust. Zoolang die spheer er niet is, kunnen onderhandelingen slechts leiden tot teleurstellingen, die, na alles wat reeds is geschied, noodzakelijk vermeden moeten worden.

Men late dus de kwestie der herziening rusten totdat de wederzijdsche verhouding, die in de jaren 1919—1927 door deze ongelukkige tractaatgeschiedenis zoo geleden heeft, zoodanig is verbeterd, dat er een behoorlijke kans is op het verkrijgen van voor beide partijen bevredigende resultaten.

Een schip op het strand is een baken in zee. Veel, heel veel zullen de toekomstige onderhandelaars kunnen leeren uit de bestrijding van het verworpen tractaat. Niettemin is geleidelijk

het verlangen ontstaan naar positieve richtlijnen naast de talrijke negatieve, die de bestrijding van het verdrag heeft opgeleverd.

In het navolgende zal nu getracht worden om aan te geven welke maatregelen op technisch gebied genomen zouden kunnen worden om tegemoet te komen aan de bezwaren, die van Belgische zijde tegen het bestaande regiem worden gevoeld. Welke Belgische tegenprestaties tegenover deze Nederlandsche tegemoetkomingen zullen moeten worden gesteld, zal hier onbesprogelaten worden. Dit is een kwestie van politiek, die later onder de oogen zal kunnen worden gezien.

Het internationaal-politieke gedeelte valt buiten mijne competentie. De vraag of Nederland al of niet zijne medewerking moet verleenen inzake de vervallenverklaring van België's neutraliteit en de opheffing van het verbod om Antwerpen oorlogshaven te doen zijn, zal dus hier onbesproken blijven, evenals de Wielingenkwestie. Dat een toekomstig Nederlandsch onderhandelaar een positieve of negatieve, openlijke of heimelijke Scheldereserve in het te wijzigen verdrag zou opnemen, is ondenkbaar na hetgeen over de in het verworpen verdrag aanwezige Scheldereserve is te doen geweest.

* * *

Bepalen wij dus nu verder onze aandacht tot het technisch-economisch deel van het Nederlandsch-Belgische vraagstuk en dus in de eerste plaats tot de Scheldekwestie.

Het verworpen verdrag was in alle opzichten eenzijdig; deze eenzijdigheid werd gecamoufleerd door een terminologie, die de gedachte aan wederkeerigheid moest levendig houden. De gedachtengang, die voorgezeten had bij de samenstelling, moest verborgen blijven, anders kon men van verwerping in Nederland reeds tevoren verzekerd zijn.

Het behoeft nauwelijks te woren opgemerkt, dat een eerste vereischte voor de nieuwe regeling moet zijn en ook kan zijn, dat men zich het probleem, dat om oplossing vraagt, helder en duidelijk voor oogen stelt. De feiten zijn eenvoudig.

Antwerpen en Gent zijn van zee uit slechts te bereiken over Nederlandsch gebied. Dientengevolge heeft België overwegend belang bij de instandhouding en verbetering van een diepen vaargeul in de Wester-Schelde.

Nederland heeft er niet het minste bezwaar tegen, dat die vaargeul aan de hoogste eischen voldoet en dat daartoe benoodigde werken worden uitgevoerd, mits dit geschiedt voor rekening van het land, dat de voordeelen daarvan trekt en mits de waterstaatkundige veiligheid van Zeeland daarbij niet in gevaar wordt gebracht. Daarenboven wenscht Nederland in vredestijd aan de vrije vaart op de Schelde van en naar de Belgische havens, niets meer in den weg te leggen dan onvermijdelijk is tot handhaving van recht en orde. In tijd van oorlog of oorlogsgevaar dient de Nederlandsche Regeering die maatregelen te kunnen nemen, die voor de defensie van Nederlandsch territoir noodzakelijk zijn.

Dit komt dus hierop neer, dat België gebruik moet maken van Nederlandsch territoir. Hiertegen heeft Nederland niet de minste bezwaren, maar het moet eenige beperkende bepalingen stellen in verband met de uitoefening der souvereine rechten en plichten.

De in het verworpen verdrag opgenomen Commissie van Beheer had men zeggenschap gegeven over de Schelde van Antwerpen tot zee. Nederland heeft echter geen bemoeienis noodig met de Belgische Schelde en Nederland wenscht die ook niet. België zal wel zelf zorg dragen dat het Belgische deel van den vaarweg in orde is.

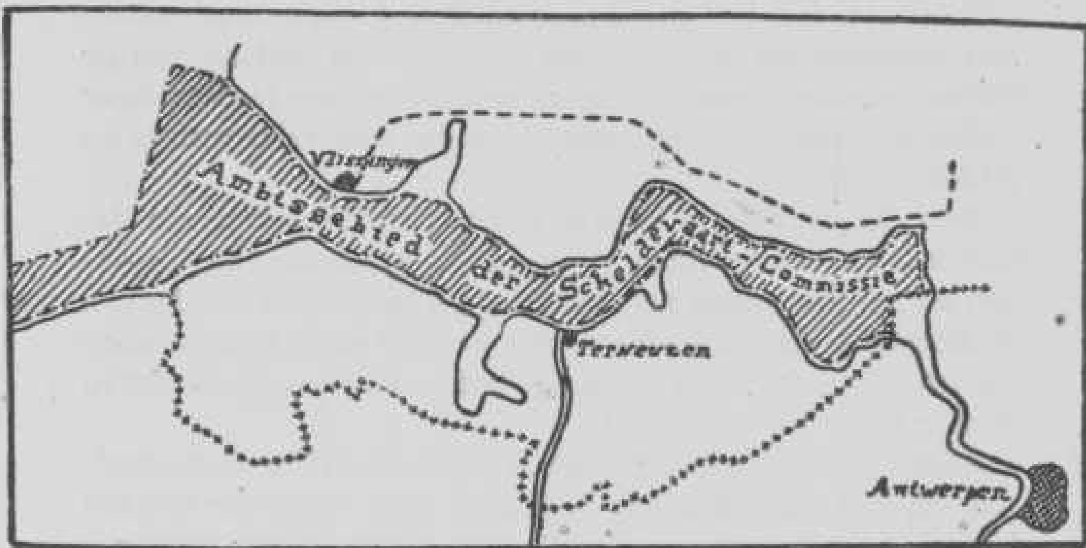
Anderzijds behooren de Belgische belangen bij de Nederlandsche Schelde zich uitsluitend te beperken tot die, welke verband houden met de doorvaart van de voor hunne havens bestemde handelsschepen.

Er is dus geen plaats voor een Nederlandsch-Belgische Schelde-*beheers*-commissie, maar slechts voor *een Nederlandsch-Belgische Scheldevaart-commissie*, welke commissie de scheepvaartbelangen — in den ruimsten zin — heeft te behartigen, op het ambtsgebied, dat haar wordt toegewezen.

Wat zal het ambtsgebied van de Scheldevaart-commissie zijn? Na het voorgaande ligt het antwoord op deze vraag voor de hand, n.l. de Nederlandsche Wester-Schelde met hare toegangen tot de Noordzee, dus de Wielingen, Oostgat en Deurloo.

In verband met de veiligheid van Zeeland's dijken, wat een zuiver Nederlandsche aangelegenheid is, dient echter een kleine beperking te worden aangebracht. Het ambtsgebied der Scheldevaart-commissie kan zich niet uitstrekken tot den teen van den

dijk. Voor het behoud van een dijk is dikwijls verdediging van zijn onderzeeschen oever noodzakelijk. Hoever die verdediging onder water zich moet uitstrekken hangt af van de plaatselijke omstandigheden. De zeggingskracht der Commissie moet dus eindigen op eenigen afstand van de buitenkruinlijn van den dijk. Er is aanleiding om hiervoor aan te nemen een afstand van 300 M. Zelfs bij een diepte van 30 M. is dan nog verdediging van een onderzeeschen oever, onder een helling van 10 : 1, mogelijk. De grenzen voor het ambtsgebied der Scheldevaart-commissie zouden zijn: Aan de Zuid-Oostzijde de Nederlandsch-Belgische grens, aan Noord- en Zuidzijde de lijnen op een afstand van



300 M. uit en evenwijdig aan de dijkskruinen (resp. strandhoogwaterlijn) en aan de Westzijde de grens der territoriale wateren. Op het kaartje is het op deze wijze begrensde ambtsgebied door een arceering aangegeven.

Binnen haar ambtsgebied zwaait de Scheldevaart-commissie den scepter over alles wat verband houdt met de scheepvaart. Haar taak is dus:

1°. betonning en verlichting der vaargeulen,
2°. beloodsing der vaartuigen,
3°. instandhouding en verbetering van de vaargeulen.

Haar zetel is Vlissingen; haar taal is de Nederlandsche. Immers, voor een goede behartiging van haar taak is het noodzakelijk, dat de zetel der Commissie gevestigd is in het hart van haar ambtsgebied en dat hare beraadslagingen en hare rapporten

gevoerd, resp. gesteld worden in de taal, die in haar ambtsgebied gesproken en verstaan wordt.

De dienst van de betonning en verlichting, benevens de loodsdienst op de Wester-Schelde, staan onder directie van de Scheldevaart-commissie. Er zou daar dus voortaan geen Nederlandsche loodsdienst meer zijn en ook geen Belgische, maar een loodsdienst onder bevel en de vlag van de Scheldevaart-commissie, die de beschikking zou behooren te hebben over evenveel en gelijkwaardige Nederlandsche als Belgische loodsbooten met bemanning. Het spreekt vanzelf, dat alle loodsbooten met bemanning strikt dezelfde behandeling door de Commissie dienen te ondergaan. Op alle loodsposten zal men dus afwisselend Nederlandsche en Belgische loodsbooten aantreffen onder de vlag der Scheldevaart-commissie.

Geen redenen meer tot afgunst en naijver of wantrouwen, doch het gezamenlijk uitoefenen van één ondeelbare taak.

De kosten van den dienst van betonning en verlichting en de loodsdienst kunnen als één geheel beschouwd worden. Tegenover deze uitgaven staan inkomsten, n.l. de opbrengst der loodsgelden. Het moet m. i. aan de Belgische Regeering volkomen vrijstaan de loodstarieven voor Antwerpen en Gent vast te stellen op de bedragen, die zij wenschelijk acht. Dezelfde vrijheid dient de Nederlandsche Regeering te hebben voor de loodstarieven naar Vlissingen en Terneuzen.

De Scheldevaart-commissie stelt vast de loodstarieven voor alle vier de havens, zooals die op grond van de zelfkosten der beide bovenbedoelde diensten zouden moeten zijn om de uitgaven geheel te dekken door de inkomsten. Het verschil tusschen de zelfkosten-tarieven en de door ieder der beide Regeeringen vastgestelde tarieven, is de basis, waarop jaarlijks met de beide Regeeringen wordt afgerekend.

Naar mate dus een Regeering de loodstarieven voor haar havens lager stelt, zal zij aan het einde van het jaar een grootere nota gepresenteerd krijgen, wat uiteraard ook volkomen billijk is.

Behalve de beide bovenbedoelde diensten ressorteert onder de Commissie ook nog de dienst voor de instandhouding en verbetering der vaargeulen.

Het verworpen verdrag maakt onderscheid tusschen onderhoudskosten en verbeteringskosten. Vóór het aanvullend protocol

werd door het verdrag aan Nederland de plicht opgelegd de Wester-Schelde op Nederlandsch gebied te houden in den staat van bevaarbaarheid, waarin zij nu verkeert. Die staat van bevaarbaarheid werd vastgelegd op een kaart, waarop zich de dieptecijfers zouden bevinden.

Deze ongelimiteerde last werd later door het aanvullend protocol gelimiteerd tot de verplichting in 20 jaren 15 millioen M^3. te baggeren, waarmede de eerst zoo groote beteekenis der kaarten grootendeels verdween.

De oorspronkelijke opzet had drie principieele fouten. In de eerste plaats, dat de kosten dezer werken door Nederland zouden worden gedragen, terwijl de werken practisch geheel zouden worden uitgevoerd in het belang van Antwerpen. In de tweede plaats, dat het tot voortdurende moeilijkheden met België aanleiding zou geven, daar niet te allen tijde aan de verplichtingen door Nederland zou kunnen worden voldaan. Immers België zelf heeft nooit kunnen voorkomen, dat de natuur van tijd tot tijd de vaargeul minder bruikbaar maakte. Zoo gauw als dit geconstateerd was, werd door België gebaggerd om den verlangden toestand terug te krijgen, maar tijdens de uitvoering dezer baggerwerken was de vaargeul in minder goeden staat dan vóórdat de natuur destructief werkte. In zulk een periode was men in Antwerpen zenuwachtig en werden vurige kolen gestapeld op het hoofd van de Belgische Regeering. Onder de nieuwe regeling zouden die kolen op Haagsche hoofden terecht gekomen zijn.

In de derde plaats maakte het verdrag onderscheid tusschen onderhouds- en verbeteringswerken op de Schelde. Bij kanalen is het dikwijls reeds bezwaarlijk om een scheidingslijn tusschen onderhouds- en verbeteringswerken te trekken, op de Wester-Schelde geeft dit in de praktijk tot groote moeilijkheden aanleiding. Elke baggering, elke beteugeling heeft verbetering van den toestand ten doel. Men zal soms met baggering heel wat verder moeten gaan dan noodig zou zijn voor de verkrijging van den oogenblikkelijk wenschelijken toestand, alleen om eenige waarborg te hebben, dat men niet na zeer korten tijd een toestand heeft, die inférieur is aan hetgeen men wenscht.

Deze principieele fouten dienen in de nieuwe regeling vermeden te worden, en dat kan m. i. op eenvoudige wijze als volgt geschieden:

Binnen haar ambtsgebied kan de Scheldevaart-commissie doen hetgeen zij wenschelijk acht voor de instandhouding of verbetering van de vaargeulen. Zij maakt de plannen op voor baggerwerken, beteugelingen, desnoods normalisatie (in zooverre hiervan op de Wester-Schelde sprake kan zijn).

In de praktijk zullen deze plannen — althans in de eerstvolgende decenniën — betreffen het gedeelte van den vaarweg tusschen Terneuzen en de Nederlandsch-Belgische grens. Dit gedeelte van den vaarweg is uitsluitend van belang voor de Belgische scheepvaart, het zullen dus de Belgische leden der Scheldevaart-commissie zijn, die hierin de leiding zullen geven, terwijl de Nederlandsche leden hun Belgische collega's in alle opzichten ter wille kunnen en zullen zijn, mits de Nederlandsche schatkist maar niet aangesproken wordt ter voldoening aan Belgische behoeften.

Strikt genomen, zouden alle kosten van instandhouding en verbetering van de vaargeul ten Oosten van Terneuzen, ten laste behooren te komen van België. Wil men een minder steil standpunt innemen, welnu, dan limiteere men het Nederlandsche aandeel in de kosten tot een jaarlijksch bedrag van b.v. 1 à 2 ton gouds en doet dit bedrag in de kas der Scheldevaart-commissie storten. Mochten er in de toekomst door de Commissie kosten gemaakt moeten worden voor de instandhouding of verbetering van het gedeelte van den vaarweg, gelegen tusschen de zee en Terneuzen, dan zullen de kosten van zulk een werk verdeeld moeten worden tusschen beide landen in verhouding van het belang, dat ieder der landen bij de uitvoering van het werk heeft. Kunnen beide Regeeringen daaromtrent niet tot overeenstemming komen, dan dient zulk een geschil door arbitrage beslist te worden.

Voor de uitvoering der werken buiten haar ambtsgebied behoeft de Commissie de toestemming van de Nederlandsche Regeering als het werken betreft op Nederlandsch grondgebied (plaatsen van lichten op den wal, baggeren binnen 300 M. uit den kruin van den zeedijk enz.) en van de Belgische Regeering als het werken betreft op Belgisch gebied.

Het komt mij voor, dat door deze wijze van regeling het ontstaan van moeilijkheden met België vrijwel uitgesloten te achten is. België heeft de grootst mogelijke vrijheid om door middel

van de Scheldevaart-commissie op de Wester-Schelde te doen geschieden, hetgeen dit land in het belang van Antwerpen's scheepvaart noodig acht; de Belgische Regeering kan de loodstarieven vaststellen zooals haar dit goeddunkt. Klachten van Antwerpen's reeders zullen in wezen zijn, klachten tegen de Belgische leden van de Scheldevaart-commissie, daar de Nederlandsche leden zich nooit zullen hebben verzet tegen door hun Belgische collega's op het gebied van verbetering van de vaargeul gedane voorstellen. Anderzijds bezit Nederland waarborgen tegen de aantasting van Nederlandsche belangen door de begrenzing van het ambtsgebied der commissie, terwijl moeilijkheden, als gevolg van de kosten van werken, practisch zijn uitgesloten. Echter zal Nederland niet over kunnen gaan tot nieuwe inpolderingen op de Wester-Schelde zonder toestemming der Scheldevaart-commissie. Een ieder zal toegeven, dat dàt niet meer dan billijk is, daar met belangen der scheepvaart in zulk een geval ter dege rekening dient te worden gehouden.

Het nieuwe verdrag zal ook een bepaling moeten brengen in verband met de mogelijkheid, dat in de toekomst Nederland van water van de Wester-Schelde gebruik zal wenschen te maken voor de opwekking van electrische energie. Vermoedelijk zal daarvoor wel in hoofdzaak gebruik gemaakt worden van de Ooster-Schelde, maar niettemin is het volstrekt niet uitgesloten dat het water van de Wester-Schelde daarin mede een rol zal moeten spelen. Men denke over deze kwestie niet te licht. De eb- en vloedbeweging in de Zeeuwsche wateren is technisch voldoende om de behoefte aan electrische energie in geheel Nederland te dekken, het is slechts de kwestie, wanneer de techniek zoover gevorderd zal zijn, dat dit op voldoend rendabele wijze zal kunnen geschieden.

* * *

De bepalingen in het verworpen verdrag, betreffende het kanaal Gent–Terneuzen en betreffende den waterafvoer door Zeeuwsch-Vlaanderen, hebben geen ernstige critiek uitgelokt en zouden dus in het nieuwe verdrag kunnen worden overgenomen.

Na het verzet, dat het beruchte Antwerpen—Moerdijkkanaal hier te lande heeft ontmoet, behoeft het wel geen betoog, dat in het nieuwe verdrag voor zulk een kanaal geen plaats is. België

heeft noch juridisch, noch moreel recht op zulk een kanaal, terwijl Nederland zich daardoor in zijn levensbelangen bedreigd acht.

Daarentegen kan de bepaling in het verworpen verdrag voorkomende, betreffende het kanaal door Zuid-Beveland, hierop neerkomend, dat Nederland zich verplicht dit kanaal in zijn tegenwoordigen staat van bevaarbaarheid te houden en op verzoek van België toe te stemmen in de verruiming, in het nieuwe verdrag worden overgenomen. Om geen moeilijkheden te veroorzaken over de kostenverdeeling, dient deze in principe tevens te worden vastgesteld. Hier schijnt slechts één maatstaf billijk, n.l. verdeeling in verhouding van het belang dat ieder der beide landen bij de uitvoering der werken heeft. Als maatstaf voor dat belang ware wellicht het meest aangewezen de tonnage, welke te Hansweert wordt in- en uitgeschut met bestemming voor of afkomstig van Nederlandsche, resp. Belgische havens.

* * *

Wij komen nu tot, wat men van Nederlandsch standpunt zou kunnen noemen, het vraagstuk van de Limburgsche kanalen, het Rijn—Maas—Scheldekanaal daaronder begrepen.

Het is de verdienste van het lid der Eerste Kamer, Ir. Koster, te hebben aangetoond, welk een samenhangend geheel deze geheele kanalenkwestie vormt en hoe moeilijk deze materie is te overzien, zoolang men niet beschikt over een diepgaande studie, daarover gemaakt door de bekwaamste ingenieurs en leiders van de Nederlandsche handel en industrie.

Voorop gesteld dient te worden, dat deze kwestie volstrekt niet vastgeknoopt behoeft te worden aan een door België gewenschte herziening van het Verdrag van 1839. Een beperking van deze herziening tot eventueele politieke bepalingen, het Schelderegime, het kanaal Gent—Terneuzen, afwatering door Zeeuwsch-Vlaanderen en Noord-Brabant en verbetering van de *bestaande* verbinding met den Rijn, schijnt logisch en gewenscht.

De kwestie der Limburgsche kanalen in den meest uitgebreiden zin van het woord, kan, wanneer men het daarover eens is geworden, te zijner tijd in een afzonderlijk tractaat worden geregeld. Ten hoogste is dan noodig, dat als uitvloeisel van di-

tractaat, tevens enkele bepalingen van het tractaat van 1839 worden gewijzigd of vervallen verklaard.

Indien België blijft bij den wensch naar een Rijn-Maas-Scheldekanaal, is er geen enkele reden om zonder dat een diepgaand onderzoek heeft plaats gevonden, a priori afwijzend tegenover dit verzoek te staan. Dit zou slechts zijn: veroordeeling zonder kennis van zaken. En het is wellicht niet overbodig erop te wijzen, dat die kennis van zaken nu nog ten eenenmale ontbreekt. Dit kanaal betreft België, Nederland en Duitschland. Waarom zou niet een alleszins competente Belgisch-Nederlandsch-Duitsche commissie van ingenieurs en economisten dit vraagstuk in studie nemen, zooals op verzoek van Nederland, een Nederlandsch-Belgische commissie in 1912 een uitvoerig en zeer gedocumenteerd verslag heeft uitgebracht betreffende de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas? Toen de Belgische Regeering dit verslag had bestudeerd, kwam zij tot de conclusie, dat zij hare medewerking aan de uitvoering van deze gemeenschappelijke rivierkanalisatie niet kon verleenen dan onder contra-prestaties van Nederlandsche zijde.

De geschiedenis kan zich hier herhalen, zij het dan ook met verwisseling der rollen. Bij het Rijn-Maas-Scheldekanaal zal het België zijn, die het verzoek tot gemeenschappelijke bestudeering zal doen en vermoedelijk zal Nederland, na kennisname van het verslag en zorgvuldige overweging van de voor- en nadeelen, die ons land van den aanleg van het beoogde kanaal zou ondervinden, aan België moeten mededeelen, dat zij genoodzaakt is contra-prestaties van Belgische zijde te verlangen.

Logisch sluit zich dan bij het vraagstuk van het Rijn-Maas-Scheldekanaal aan, het probleem van den scheepvaartweg Luik—Maastricht—Antwerpen met eventueele zijtakken naar de Zuid-Willemsvaart en de Nederlandsche Maas, terwijl hiermede weer verbonden is de kwestie van wateraftapping uit de Maas.

Ten slotte vormen al deze zaken een geheel, te regelen op grond van volstrekte wederkeerigheid na zorgvuldige bestudeering door de bekwaamste ingenieurs en leiders van het economische leven en te zijner tijd vast te leggen in een afzonderlijk tractaat met België.

De eigenlijke herziening van het tractaat van 1839 in den beperkten omvang, zooals hierboven is geschetst, behoeft op dit

tractaat betreffende het verkeerswezen in den ruimsten zin van het woord, niet te wachten.

* * *

Hiermede zouden deze beschouwingen geëindigd kunnen worden, ware het niet gewenscht nog eenige aandacht te wijden aan Terneuzen en Maastricht.

Het mag als bekend worden ondersteld, dat de Belgische Regeering de toezegging heeft gedaan Terneuzen met Antwerpen en Gent gelijk te stellen in zake de uitzonderingstarieven van de spoorwegen, wanneer het nu verworpen verdrag zou zijn aangenomen. Het verdrag is verworpen moeten worden, omdat het onaannemlijk was uit algemeen Nederlandsch oogpunt. Op het Nederlandsche volk in zijn geheel rust nu moreel de plicht zorg te dragen, dat Terneuzen geen schadelijke gevolgen ondervindt van de verwerping. Dit kan op eenvoudige wijze geschieden door, zoolang met België daaromtrent geen overeenstemming is verkregen, het verschil in kosten van het goederenvervoer van en naar Terneuzen, volgens de bestaande tarieven en volgens de uitzonderingstarieven, voor rekening van 's-Rijks schatkist te nemen. Een voor allen en allen voor één. Zeeuwsch-Vlaanderen is Nederland. Nederland bescherme dan ook Zeeuwsch-Vlaanderen.

Voor Maastricht dreigt het gevaar, dat de scheepvaartverbinding Luik-Maastricht-Antwerpen door België gebracht zal worden buiten Nederlandsch gebied om. Ook hier heeft de Regeering dus een taak, n.l. te doen hetgeen in haar vermogen is om dit te voorkomen. Het spoedig tot stand brengen van een afdoende verbetering van het kleine gedeelte van den bestaanden vaarweg, dat op Nederlandsch gebied gelegen is, is het beste voorbehoedmiddel.

Mogen de nieuwe onderhandelingen, waarvoor de baan niet dan na een harden en aanhoudenden strijd van bijna twee jaren is vrij gemaakt, te zijner tijd voeren tot verdragen, waarvan men op zeer goede gronden verwachten mag, dat zij de grondslagen zullen leggen voor een geleidelijk sterker wordende toenadering tusschen Noord- en Zuid-Nederland tot heil van beiden.

Baarn Maart 1927.

BIJVOEGSEL.

HET VERDRAG NEDERLAND-BELGIË.

HET VERDRAG NEDERLAND-BELGIE.

Het op 3 April 1925 te 's-Gravenhage tusschen Nederland en België gesloten verdrag, ter herziening van het te Londen gesloten Verdrag van 1839, waaraan binnenkort onze volksvertegenwoordiging al of niet hare goedkeuring zal hebben te hechten, verdient in alle opzichten onze belangstelling, omdat in dit verdrag kwestie's geregeld worden, die voor ons land van het hoogste gewicht zijn.

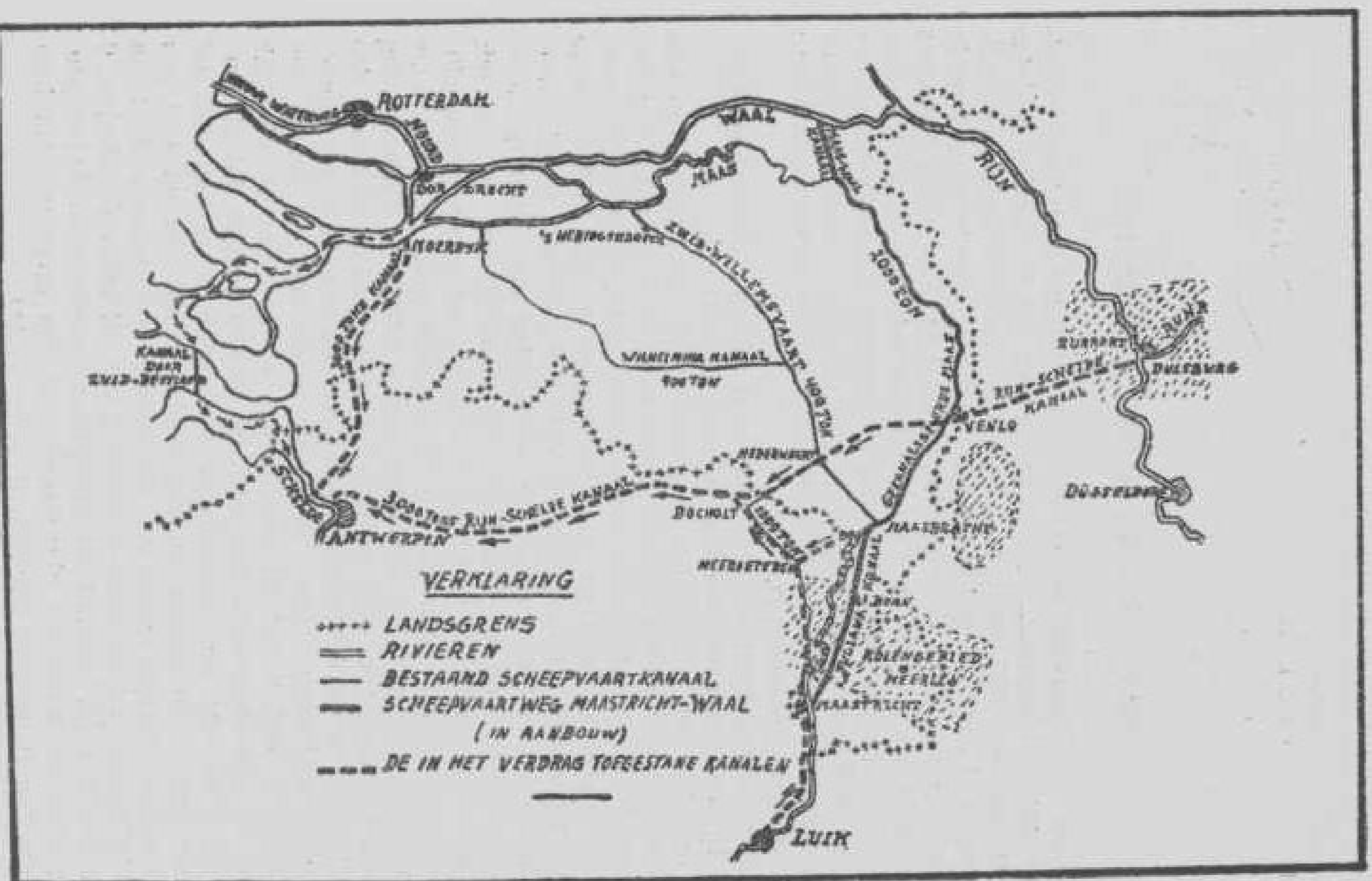
Wij hebben de overtuiging dat dit verdrag, zooals het tusschen de beide Regeeringen gesloten is, voor ons land hoogst nadeelig is, en zullen in het onderstaande trachten uiteen te zetten, waarop deze overtuiging gebaseerd is.

Het verdrag heeft een politieken kant en een economischen kant.

Omtrent *den politieken kant* kunnen wij kort zijn:

In art. 1 wordt vervallen verklaard art. 7 van het verdrag van 1839 voor zooveel het de onzijdigheid van België betreft. Deze formaliteit kunnen wij zonder meer voorbij gaan. De politieke meeningsverschillen tusschen de beide landen worden in het nieuwe verdrag verder niet aangeroerd. Met deze politieke meeningsverschillen wordt hier bedoeld de verdediging van Limburg en de souvereiniteit over de Wielingen (de Zuidelijke en voornaamste Scheldemonding.) Omtrent beide kwesties wordt een volmaakt stilzwijgen in acht genomen, zij blijven eenvoudig in het stadium waarin zij zijn, ieder der betrokken landen handhaaft zijne meening en laat de zorg voor eene eventueele regeling aan de toekomst. Een oplossing van de Wielingenkwestie door een in onze oogen aannemelijke verdeeling volgens de dallijn wordt door de Belgen niet aanvaard, noch wordt dit geschil onderworpen aan de uitspraak van een scheidsgerecht. Men zou dus mogen zeggen dat dit verdrag uitsluitend een economische zijde heeft, ware het niet, dat Nederland in dit nieuwe verdrag vrijwel geheel afstand doet van het eenige uiterlijke teeken van zijn eisch over de souvereiniteit van de Wielingen, n.l. de mede-beloodsing van dit vaarwater. In par. 9 van art. 4 wordt bepaald dat vaartuigen, bestemd voor Antwerpen, die door de Wielingen binnenkomen, in den vervolge uitsluitend onder den Belgischen loodsdienst zullen vallen.

Zeker, formeel handhaaft Nederland zijn aanspraken op de souvereiniteit over de Wielingen, maar practisch trekt het zich uit de Wielingen terug en na verloop van jaren zal niemand er meer dan


ROTTERDAM
WAAL
MAAS
RIJN
DORDRECHT
MOERDIJK
'S HERTOGENBOSCH
ZUID-WILLEMSVAART 400 TON
1000 TON
WILHELMINA KANAAL
400 TON
KANAAL DOOR ZUID-BEVELAND
SCHELDE
ANTWERPEN
BOCHOLT
NEDERWEERT
VENLO
RUHRORT
DUISBURG
RUHR
RIJN-SCHELDE KANAAL
DÜSSELDORF
MAASBRACHT
MEERSSEN
KOLENGEBIED
HEERLEN
MAASTRICHT
LUIK
VERKLARING
LANDSGRENS
RIVIEREN
BESTAAND SCHEEPVAARTKANAAL
SCHEEPVAARTWEG MAASTRICHT-WAAL
(IN AANBOUW)
DE IN HET VERDRAG TOEGESTANE KANALEN

een glimlach voor over hebben als een Nederlandsche Minister van Buitenlandsche Zaken tegenover zijn Belgischen collega van de Nederlandsche souvereiniteit over de Wielingen zou willen reppen. En nu zegge men niet, dat dit voor ons practisch van geene beteekenis is, maar bedenke, dat de Wielingen zich niet uitsluitend uitstrekt langs de Belgische kunst, maar eveneens langs de Noord-Westzijde van Zeeuwsch-Vlaanderen, bijna tot Breskens toe. De eerste stap tot omsingeling van Zeeuwsch-Vlaanderen!

Resumeerend kunnen wij dus zeggen dat het verdrag geen enkel politiek meeningsverschil oplost, dat het echter den Nederlandschen loodsdienst practisch verdringt uit de Wielingen en daarmede een toekomstige oplossing van dit geschil in voor België gunstigen zin voorbereidt. Tegenover dit positieve nadeel staat voor ons geen enkel positief voordeel.

***

De economische kant van het verdrag.

Van Nederlandsche zijde staat het streven voor om met België in goede nabuurschap te leven. Als goede naburen, die in verschillende opzichten economisch op elkander zijn aangewezen, moeten zij „zaken" met elkander doen. De beide Regeeringen hebben op 3 April j.l. zaken met elkander gedaan, welke transacties in dit verdrag zijn neergelegd.

Om den economischen kant van het verdrag nader te beschouwen, dient eerst de principieele kwestie bezien te worden, of de beide Regeeringen bij hunne onderhandelingen als gelijkgerechtigden tegenover elkander stonden, ja of neen.

Neen, indien wij ons ten opzichte van België sinds 1839 wat te verwijten hebben, indien wij wat goed te maken hebben. In dit geval zou België recht hebben meer te eischen dan te geven.

Ja, indien wij sinds 1839 onze internationale plichten t. o. v. België zijn nagekomen. In dit geval is er geen enkele reden om meer te geven dan te ontvangen, indien dat meerdere beteekent het brengen van offers onzerzijds.

De in het verdrag van 1839 opgenomen bepaling, dat Nederland mede zou werken aan het verkrijgen van een verbinding van Antwerpen met de Rijnstreek, is loyaal uitgevoerd toen België in 1873 zijne keuze liet vallen, in plaats van op een kanaal, op den spoorweg Gladbach—Roermond—Antwerpen en deze spoorwegverbinding tot stand is gebracht.

Toen door den bouw van den spoorweg Roosendaal—Vlissingen de Ooster-Schelde van de Wester-Schelde gescheiden zou worden, is ten behoeve van de scheepvaartverbinding van Antwerpen met den Rijn, het kanaal Hansweert—Wemeldinge tot stand gebracht op onze kosten en worden in de laatste jaren voor den bouw van

de meest moderne schutsluizen wederom millioenen besteed om dit kanaal aan de hoogste eischen te laten voldoen. Voor geen werk, dat Antwerpen noodig vond ter verbetering van het vaarwater der Wester-Schelde te verrichten, is ooit door de Nederlandsche regeering de vereischte toestemming onthouden. Noch volgens den geest van het verdrag van 1839, noch volgens de letter van dat verdrag heeft Nederland zich tekortkomingen te verwijten. Men mag dus verwachten dat dit nieuwe verdrag rechtvaardig, billijk en aannemelijk is voor beide landen. Laten wij nu deze „zakenbepalingen" van het verdrag eens nagaan.

* * *

„Antwerpen contra Rotterdam", of beter nog *„Antwerpen vóór Rotterdam"*, ziedaar *een passende titel* voor dit nieuwe verdrag.

Om dezen hoofdschotel groepeeren zich détails in den vorm van afwaterings-kwesties en het kanaal Gent—Terneuzen. Waardeert men de zaak Antwerpen contra Rotterdam met heele cijfers, dan kan men de afwaterings-kwesties hoogstens waardeeren door cijfers achter de komma.

Het kader van dit artikel laat niet toe in détails af te dalen, maar dwingt ons tot beperking tot de hoofdzaken, n.l. de Scheldekwestie en het kanalenvraagstuk.

De voornaamste bepalingen van het verdrag zijn, zoo kort mogelijk weergegeven, de volgende:

I. Nederland zal in den vervolge de geheele Wester-Schelde onderhouden tot aan de grens toe en zal de beloodsing in hoofdzaak overlaten aan België. Verbeteringskosten van de Wester-Schelde nader overeen te komen.

II. Nederland stemt toe in den aanleg van een kanaal Antwerpen—Rijn, de Maas kruisend ongeveer ter hoogte van Venlo.

Kostenverdeeling nader overeen te komen.

III. Nederland stemt toe in den aanleg van een kanaal Antwerpen—Moerdijk. Kostenverdeeling nader overeen te komen.

IV. De beide landen komen overeen om het kanaal Luik—Maastricht te verbeteren voor vaartuigen tot 1000 ton.

Kostenverdeeling: Ieder land betaalt de werken op zijn gebied.

V. De Zuid-Willemsvaart tusschen Maastricht en het verbindingskanaal tusschen de Maas en de Schelde te Bocholt, zal geschikt gemaakt worden voor vaartuigen tot 1000 ton.

VI. België stemt toe in den aanleg van een verbindingskanaal tusschen de sub V bedoelde Zuid-Willemsvaart en de gekanaliseerde Maas bij Maastricht, geschikt voor schepen tot 1000 ton.

Laat ons nu deze meest beteekenende bepalingen eens nader bezien, om ons een oordeel te vormen over de mate, waarin daarmede Nederlandsche belangen gediend zullen zijn en Belgische.

° ° °

De Scheldekwestie.

De bestaande regeling is gebaseerd op het overwegende belang, dat Antwerpen heeft bij de instandhouding van een voor deze wereldhaven geschikte vaargeul van de Scheldemondingen tot zijn havengebied. Ten behoeve daarvan stelt Nederland België in de gelegenheid om zooveel dit land zelf noodig of wenschelijk acht, de vaargeul in stand te houden en te verbeteren. Op eigen kosten natuurlijk. Het behoeft toch waarlijk geen betoog, dat onze haven Rotterdam, waarvoor wij de volledige verantwoordelijkheid hebben, als voornaamste concurrent heeft Antwerpen. Men kan dus van ons redelijkerwijze niet meer vergen dan dat wij België volledige vrijheid geven om den toegang tot Antwerpen zoo goed mogelijk te doen zijn, zonder dit land bij dit streven ook maar een stroohalm in den weg te leggen.

Neen, zegt het nieuwe verdrag, het kan nog veel loyaler en veel royaler. Wij moeten België voortaan niet alleen zijn gang laten gaan en dit land niets in den weg leggen, wij moeten het voortaan ook zelf doen, ons zelf verantwoordelijk stellen voor zijn belangen en het betalen op den koop toe!!

Immers par. 8 van artikel 4 bepaalt, dat ieder der beide Staten de kosten van onderhoud en bediening zal dragen van zijn gedeelte van den waterweg. Het staat er zoo onschuldig en het ziet er zoo billijk uit. Onwillekeurig denkt men, dat dat toch niets bijzonders is, de Rijn wordt toch ook onderhouden door de verschillende Staten. Maar men vergeet dat deze vergelijking hopeloos mank gaat. Bij de instandhouding van een voor de Rijnvaart geschikte vaargeul heeft Nederland evenveel belang als Duitschland. Maar indien Keulen zeehaven zou willen worden voor diepgaande zeeschepen, zou men het dan ook rechtvaardig achten dat Nederland de noodige werken zou uitvoeren om zulk een vaargeul in stand te houden (dit is natuurlijk slechts ter vergelijking, want er is technisch geen sprake van) en zou men niet van meening zijn dat van ons zeer zeker niet meer verlangd zou kunnen worden dan de toestemming aan Duitschland om dit voor eigen rekening te doen ook op ons gebied? Omdat zulk een werk niet evenzeer in ons belang zou zijn als in dat van Keulen, maar eerder tegen ons belang. Dit is het geval met de Schelde. Antwerpen wenscht een vaargeul geschikt voor de grootste zeeschepen. Men kan toch moeilijk beweren, dat het ons belang is, dat die vaargeul daartoe geschikt is. De bestaande regeling, gebaseerd op het principe dat wij België in het verwezenlijken van die aspiraties niets in den weg zouden leggen, was juist en billijk. De nieuwe regeling, die ons de verantwoordelijkheid en de kosten oplegt voor het instandhouden van zulk een vaargeul over bijna den geheelen scheepvaartweg naar Antwerpen, waaronder een deel voorkomt waar de natuur op het oogenblik den mensch de baas is, is principieel onjuist en onbillijk.

De Schelde zal komen onder het beheer van een Commissie van Beheer, bestaande uit een gelijk aantal vertegenwoordigers (tenminste drie) van beide Staten. Deze Commissie beslist onder goedkeuring der Regeeringen. Kan de Commissie niet tot een besluit komen, dan wordt de aangelegenheid verwezen naar de beide Regeeringen. Ten slotte is scheidsrechterlijke uitspraak voorzien, zoowel voor dringende als niet dringende gevallen.

De Nederlandsch-Belgische Commissie zal dus het beheer voeren over de Schelde. Het spreekt vanzelf, dat de Nederlandsche leden geen geweldigen drang in zich zullen voelen om na te gaan of op het kleiner Belgische deel der Schelde door België werken uitgevoerd moeten worden, Rotterdam ligt nog steeds niet achter Antwerpen. Dit behoeft ook niet, de Belgen zullen daarvoor zelf wel zorgen. Het is in de eerste plaats in hun belang, verder is het Belgische deel van den vaarweg gering van lengte vergeleken bij het Hollandsche deel en „last not least" ligt het vaarwater, dat het moeilijkst in stand te houden is, op ons gebied. Anderzijds echter zullen de Belgische leden op onze Schelde een zeer nauwlettend toezicht uitoefenen en kan, wat hun betreft, de baggermolen nooit genoeg draaien. Geen wonder, immers elk werk dat uitgevoerd wordt komt ten goede aan Antwerpen en wordt door ons betaald.

Ja, zal men zeggen, maar bij het verdrag behooren kaarten waarop de huidige toestand is aangegeven, en wij behoeven niet meer te doen dan den vaarweg, vastgelegd door die kaarten, in even bruikbaren staat te houden. Maar hij, die dat zegt, kent de Wester-Schelde niet. De Wester-Schelde laat zich niet vastleggen door kaarten, dat is een levend water, dat vandaag hier een vaargeul vormt en morgen daar, waardoor tijdelijk voor de scheepvaart groote bezwaren kunnen ontstaan. Vooral in de nabijheid van Bath is het vaarwater zeer bezwaarlijk en zeer beweeglijk. Nog versch in het geheugen ligt het misbaar dat in het vorige najaar gemaakt is door een deel der Belgische pers toen daar ter plaatse de bekende ernstige scheepsongevallen voorkwamen en toen men slechts *dacht* dat de Nederlandsche Regeering niet spoedig genoeg toestemming gegeven had tot het uitvoeren van baggerwerken. Wij hadden toen geen verantwoordelijkheid voor de instandhouding van het vaarwater, die verantwoordelijkheid lag en ligt, zoolang dit verdrag niet is goedgekeurd, gelukkig nog bij de Belgen. Stelt men zich eens een oogenblik voor, dat wij toen wel de verantwoordelijkheid hadden gehad voor dit vaarwater. Nog onlangs deden zich weer nieuwe verzandingen in de vaargeul van Valkenisse voor; de Belgische minister van Openbare Werken zeide toe onmiddellijk baggerwerken te doen plaats vinden om verdere verzanding te voorkomen. Maar, zal men tegenwerpen, niet de Nederlandsche Regeering maar de Nederlandsch-Belgische Commissie draagt in de toekomst de verantwoordelijkheid. Inderdaad, maar zooals reeds is opgemerkt, is het te verwachten, dat in die Commissie de Belgische

leden de rol zullen vervullen van werkaanbrengers, voor wie de kosten der werken geen rol behoeven te spelen, Nederland is er goed voor. Verzetten de Nederlandsche leden er zich tegen, omdat zij de eischen te hoog vinden en er vinden, al of niet daardoor, ongevallen plaats, dan is Nederland de schuldige. Of de Nederlandsche leden aanvaarden alles wat hunne Belgische collega's vragen, wat schatten geld zal kosten, óf zij verzetten zich tegen de huns inziens overdreven eischen en Nederland zal de schuld in de schoenen geschoven worden van de voortdurend in dit vaarwater voorkomende scheepsongevallen. Vermoedelijk zal het ons èn hoopen geld kosten èn ons tot zondebok maken van de wispelturigheid van de Zeeuwsche stroomen. Daarom behoort geen verantwoordelijkheid aanvaard te worden voor een vaarwater, waaraan door Antwerpen eischen gesteld worden, die verre uitgaan boven het belang dat wij er bij hebben. Wanneer Antwerpen hoogere eischen gaat stellen aan het vaarwater, dan waaraan het nu kan voldoen, zullen beide Staten zich nader verstaan omtrent ieders aandeel in de kosten van deze werken. Weer een nieuwe bron van onbillijkheid en tweespalt. Waarom zou Nederland moeten betalen voor het verdiepen van den vaarweg naar Antwerpen? Tot nu toe gaf de Nederlandsche Regeering desgewenscht toestemming voor het verrichten van de door Antwerpen noodig geachte werken. Volgens het nieuwe verdrag moet er eerst weer een spel van loven en bieden aan voorafgaan, een nieuwe bron voor oneenigheid.

* * *

Ten slotte nog iets over de *beloodsing van de Schelde*. De tegenwoordige regeling, volgens welke een ongebreidelde concurrentie tusschen de beide loodsdiensten bestaat, is oneconomisch en behoort in onderling overleg verbeterd te worden. Het nieuwe verdrag geeft de volgende regeling:

Alle voor Antwerpen bestemde schepen, die binnenkomen door de Wielingen (de Zuidelijke Scheldemond), worden door Belgen beloodst, alle overeenkomstige vaartuigen, binnenkomende door de Deurloo of het Oostgat (de Noordelijke Scheldemond), worden door de Nederlanders beloodst. De uit Antwerpen komende schepen kunnen naar verkiezing van den Belgischen- of den Nederlandschen loodsdienst gebruik maken.

Wederom eene regeling, die op den argeloozen lezer den indruk zal maken van rechtvaardig en billijk te zijn. De Wielingen is echter verreweg de voornaamste toegangsweg, waardoor het grootste deel der schepen (en ook de grootste tonnage) binnenvalt, zoodat de Belgische loodsdienst van de binnenkomende schepen alvast het leeuwenaandeel krijgt. De ervaring heeft geleerd, dat in Antwerpen wel zorg gedragen wordt (wat ook zeer begrijpelijk is) dat van de uitgaande schepen het overgroote deel door Belgen beloodst wordt. De voorgestelde regeling zal dus voor den Nederlandschen

loodsdienst in hooge mate schadelijk zijn. De door ons ontvangen loodsgelden zullen aanzienlijk minder bedragen dan de door de Belgen geïncasseerde bedragen, en dat niettegenstaande wij voor de betonning en bebakening der geheele Wester-Schelde hebben zorg te dragen, terwijl de Belgen slechts het kleine deel der beneden-Schelde van Antwerpen tot de grens voor hun rekening hebben.

Waar het 't maken van kosten betreft is aan ons het leeuwenaandeel, waar het 't ontvangen van loodsgelden betreft, staat België vooraan.

Een regeling op voet van gelijkheid kan men de voorgestelde toch moeilijk noemen. Dit zou b.v. wel het geval zijn indien voorgesteld werd, dat alle binnenkomende schepen door Nederlanders beloodst zouden worden en de uitgaande door de Belgen of indien de loodsvaartuigen elkander volgens nationaliteit zouden aflossen.

Resumeerende kan dus gezegd worden, dat de bestaande regeling, waarbij Nederland aan België de gelegenheid biedt om aan den vaarweg naar Antwerpen en ten behoeve van Antwerpen te doen wat hunnerzijds noodig of wenschelijk geacht wordt, volkomen overeenstemt met alle gevoelens van billijkheid en rechtvaardigheid. De nieuwe regeling, die de kosten van instandhouding en de verantwoordelijkheid voor die instandhouding van het grootste en het meest bezwaarlijke deel van den vaarweg naar Antwerpen op onze schouders laadt is kostbaar, zal ons tot zondebok maken voor alle gebreken daarvan en is onbillijk en onrechtvaardig, omdat deze vaarweg niet in hoofdzaak onze belangen dient maar de Belgische.

* * *

Na de Scheldekwestie te hebben bezien, zijn wij nu genaderd tot *de Belgische kanaaleischen.*

In het verdrag wordt dus door Nederland toestemming verleend tot den aanleg van de kanalen Antwerpen—Ruhrort en Antwerpen—Moerdijk.

Antwerpen verlangt het eerstgenoemde kanaal om het Rijnverkeer reeds ter plaatse van Duitschland's grootste binnenscheepvaarthavens van zijn natuurlijken weg, die naar Rotterdam voert, af te leiden. Het kanaal naar den Moerdijk moet dienen om de Rijnvaart, die zich niet heeft laten afleiden door het eerstgenoemde kanaal, van onze benedenrivieren af de vaart naar Antwerpen te vergemakkelijken. Zekerheidshalve zou men hieraan nog hebben kunnen toevoegen, den eisch tot sluiting van den Nieuwen Waterweg. Na 1839 heeft Nederland nl. den Nieuwen Waterweg gegraven en daardoor de ontwikkeling van Rotterdam mogelijk gemaakt. Deze bepaling wordt echter niet in het verdrag aangetroffen, blijkbaar wil men de mogelijkheid, dat er in de toekomst ook nog schepen in Rotterdam zouden komen, niet geheel uitsluiten. De verlangde waterwegen moeten worden aangelegd met zoo weinig mogelijk sluizen en zoodanig, dat het mogelijk zij, dat te

allen tijde en over de geheele lengte van den waterweg drie Rijnschepen van de grootste tonnenmaat of sleeptreinen langs elkander varen. De bedoeling is dus op deze kanalen drievoudige vaart met sleeptreinen van rijnaken van 3000 ton mogelijk te maken. Kanalen dus van zoo groote capaciteit als voor de binnenvaart in Europa nergens nog worden aangetroffen.

Natuurlijk zullen de kosten van uitvoering van dergelijke werken ook buitengewoon groot zijn, zoo groot dat velen er aan twijfelen of deze kanalen wel ooit zullen worden tot stand gebracht. Bij de beoordeeling hiervan moet echter niet uit het oog verloren worden, dat het onuitputtelijke verdrag van Versailles in artikel 361 bepaalt, dat indien België binnen 25 jaren besluit een grooten scheepvaartweg van den Rijn ter hoogte van Ruhrort naar de Maas aan te leggen, Duitschland verplicht zal zijn het op zijn gebied gelegen kanaalgedeelte op eigen kosten volgens Belgische aanwijzing uit te voeren. Tot onze grens hebben de Belgen het dus reeds voor niets. Over de kostenverdeeling van het op ons gebied gelegen kanaalgedeelte moet volgens het nieuwe verdrag tusschen beide Regeering onderhandeld worden. Geheel alleen behoeft België dus slechts het Belgische deel te betalen. Houdt men daarbij in het oog, welke groote opofferingen de Belgische Staat zich gaarne getroost ten behoeve van zijn nationale haven Antwerpen, dan doet men goed de tot standkoming van dit kanaal niet als een utopie te beschouwen.

Voor dit kanaal zijn reeds verschillende voorontwerpen gemaakt. Reeds in 1912 waren daaromtrent onderhandelingen gaande tusschen de betrokken Regeeringen en schijnt onzerzijds reeds min of meer een toezegging gedaan te zijn tot medewerking. Men vergete hierbij echter niet, dat deze toezegging ten nauwste samenhing met de Belgische toezegging tot gezamenlijke kanalisatie van de Maas. België zelf merkte toen op, dat zijne medewerking op dat punt voor Nederland zoo voordeelig zou zijn, dat daar concessies tegenover moesten staan en wel concessies van dien aard, dat Minister Regout begreep voor dien prijs de gezamenlijke Maaskanalisatie niet te mogen koopen! Sindsdien bleek, dat wij geheel op eigen gebied een lateraal kanaal konden aanleggen van Maasbracht naar Maastricht en dat wij dus België niet noodig hadden.

Binnen enkele jaren zal door ons ten koste van tientallen en nog eens tientallen millioenen een grootscheepvaartweg zijn aangelegd van Maastricht naar de Waal. Deze grootscheepvaartweg wordt gevormd door het in uitvoering zijnde kanaal Maastricht—Maasbracht, de reeds vergevorderde Maaskanalisatie van Maasbracht tot het beginpunt van het Maas—Waalkanaal en dit ons meest moderne en ruimste binnenscheepvaartkanaal, dat met bekwamen spoed zijn voltooiing nadert.

Ten koste van deze nog niet gestelde millioenen is Limburg uit zijn scheepvaartisolement verlost, zijn onze Zuidelijke, Duitsch-

land's meest Westelijke industriegebieden en het bekken van Luik tot achterland van dezen scheepvaartweg en dus van Rotterdam gemaakt.

Nu wij dit resultaat, niettegenstaande België, geheel uit eigen kracht verkrijgen, nu beroept de huidige Minister van Buitenlandsche Zaken zich in zijne Memorie van Toelichting, waar het betreft het door België geëischte kanaal Antwerpen—Ruhrort, op de toezeggingen van 1912, toen het ging om een contraprestatie voor de kanalisatie van de gemeenschappelijke Maas!

* * *

Moeten wij, niettegenstaande dit alles, toch medewerken tot de totstandkoming van het Antwerpen—Rijnkanaal? Wij zullen daarbij aannemen, dat dit kanaal op de technisch meest volmaakte wijze in verbinding gebracht wordt met de Maas bij Venlo en het tracé zal zijn ongeveer volgens de Belgische Regeeringsontwerpen van 1920. Het Nederlandsch gedeelte van het kanaal is dan meer dan de helft van het Belgische deel, zoodat men moeilijk de meening toegedaan kan zijn, dat dit kanaal „toevallig" enkele K.M.'s over Nederlandsch gebied zal komen. Hoe het loven en bieden tusschen België en Nederland ook zal afloopen, in ieder geval zou België het leeuwenaandeel hebben te betalen. De Belgen bezitten voldoenden handelsgeest om daaruit de gevolgtrekking te mogen maken, dat zij zulk een enorm bedrag niet zullen besteden zonder de zekerheid te hebben, dat het kanaal aan hunne verwachtingen zal beantwoorden. De waterbouwkunde en speciaal de sluizenbouw is in de laatste decenniën zoodanig gevorderd, dat men zich onzerzijds geen illusies behoeft te maken, dat het met de aantrekkingskracht van dit kanaal zoo'n vaart niet zal loopen en dat de „vrije Rijn" het toch altijd zal winnen van het kanaal met de sluizen.

Welken invloed zal dit kanaal hebben op Limburg en Oostelijk Noord-Brabant? Zoo juist is gememoreerd, dat Nederland, ten koste van zeer groote offers, bezig is Limburg nader tot Noord-Nederland te brengen, wat ook uit nationaal oogpunt zeer gewenscht is. Het Belgische kanaal zal dit voordeel grootendeels teniet doen en het genoemde deel van ons land tot achterland maken van België. Immers midden-Limburg komt daardoor in rechtstreeksche verbinding met Antwerpen. Er is echter nog meer.

Het verdrag bepaalt, dat de Belgische Zuid-Willemsvaart van Maastricht af verbeterd zou worden tot een 1000 tons scheepvaartweg. Dat zou inderdaad een groot voordeel voor ons land geweest zijn als onze nationale grootscheepvaartweg Maastricht—Waal niet in uitvoering was. Nu dat wel zoo is, zou die Belgische Zuid-Willemsvaart ons onverschillig kunnen laten, ware het niet dat België het tot een zijtak zal maken van het Rijn-Scheldekanaal en daardoor Maastricht in rechtstreeksche verbinding zal brengen met Antwerpen!

„België stemt erin toe, dat op zijn gebied een kanaal wordt, ge- „maakt, dat geschikt zal zijn voor het verkeer met vaartuigen van „1000 ton, uitgaande van een punt aan de Zuid-Willemsvaart tus- „schen Neeroeteren en Bocholt en uitkomende in de Maas bij Maas- „bracht". (par. 3 van art. 7). Vriendelijk van België om dat zoo maar toe te staan! Door dit kanaal wordt n.l. Maasbracht, d. w. z. een voornaam Nederlandsch scheepvaartknooppunt, in rechtstreeksche verbinding gebracht met... Antwerpen.

Door dit in het verdrag voorziene kanalenstelsel, n.l. het Rijn-Scheldekanaal, de verbeterde Belgische Zuid-Willemsvaart en het kanaal Neeroeteren—Maasbracht pakt Antwerpen op de drie meest geschikte punten onze grootscheepvaartverbinding Maastricht—Waal. Daar de afstand tot onze groote haven door onzen scheepvaartweg beteekenend langer zal zijn dan de afstand tot Antwerpen, zal Limburg zich, niettegenstaande onze tientallen millioenen, oriënteeren op Antwerpen.

Maar de verruiming van het kanaal Luik—Maastricht is dan toch wel van groot belang voor ons land, is toch altijd één van onze wenschen geweest! Inderdaad een duizend tons scheepvaartweg Luik—Maastricht, aansluitende aan den grootscheepvaartweg Maastricht—Waal, zou Luik tot achterland van Rotterdam maken. Dat zag België uiteraard in (België ziet heel veel in), vandaar dat het ook nooit gebeurd is. Maar nu zal het dan toch gebeuren. Jawel, maar zooals juist hierboven gebleken is, zal dan in Maastricht tevens beginnen het 1000 tons kanaal voerende naar Antwerpen. Het kanaal Luik—Maastricht zal Luik eenvoudig een behoorlijke verbinding met Antwerpen geven via Maastricht en het Rijn-Schelde-kanaal.

Maar is dat geheele kanalenstelsel dan uitsluitend in het belang van België? Neen, Limburg kreeg, door den grootscheepvaartweg Maastricht—Waal, uitstekende verbindingen met Noord-Nederland. Door de bovenbehandelde, laten we hen maar kortweg noemen, Belgische kanalen, krijgt Limburg en Oostelijk Noord-Brabant nog betere verbinding met Antwerpen. Dat kan natuurlijk nooit van nadeel zijn voor deze gebieden, maar dit deel van ons land wordt daardoor achterland van Antwerpen, niettegenstaande onze Maaskanalisatie en niettegenstaande ons prachtige Maas—Waalkanaal. Het meer idieele en politieke oogmerk, dat mede voorzat bij de uitvoering van deze kostbare werken, n.l. Limburg nader te brengen tot Noord-Nederland, wordt door deze Belgische kanalen onbereikbaar.

Resumeerend kan gezegd worden, dat de in het verdrag aanvaarde kanalen ten doel hebben, eenerzijds om Rotterdam zijn natuurlijk achterland (de Rijnstreek) te betwisten, anderzijds om Limburg en het Luiksche industriegebied, dat wij ten koste van tientallen en nog eens tientallen millioenen trachten tot achterland van

Rotterdam te maken, aan het achterland van Antwerpen toe te voegen.

* * *

Zoo blijft ons nu nog slechts over eenige aandacht te wijden aan den Belgischen eisch: een *kanaal Antwerpen—Moerdijk.*

Ook een schijn van rechtvaardiging, zooals het geval is met den eisch betreffende het Rijn-Scheldekanaal, zal hier nog vergeefs gezocht worden. Immers de van oudsher bestaande natuurlijke scheepvaartweg van onze groote benedenrivieren naar Antwerpen wordt gevormd door de Zeeuwsche wateren.

De afkomende Rijnschepen, bestemd voor Rotterdam of Antwerpen, volgen onze rivieren tot Dordrecht, waar de voor Rotterdam bestemde schepen de Noord afvaren en de naar Antwerpen gedirigeerde schepen van Dordrecht af op kosten van onze Zuiderburen gesleept worden naar de Scheldehaven. Dit kosteloos sleepen van Dordrecht naar Antwerpen geschiedt uiteraard niet uit liefde voor de reederijen, maar om de „Konkurrenzfähigkeit" van Antwerpen t. o. v. Rotterdam op onnatuurlijke wijze te vergrooten. Daarmede konden de Belgen echter niet wegnemen het feit, dat de Zeeuwsche wateren geen idealen scheepvaartweg vormen, om de eenvoudige reden, dat stormen en getijden zich niet door België de wet laten voorschrijven.

Om deze natuurlijke bescherming van Rotterdam tegen Antwerpen op te heffen, is in het verdrag de Belgische eisch opgenomen van een kanaal Antwerpen—Moerdijk, dat voor het grootste gedeelte op Nederlandsch gebied zou komen. Tevergeefs vindt men dan ook een poging tot rechtvaardiging in de Toelichtende Memorie of in de Memorie van Toelichting. De eenige woorden, die eraan gewijd worden, behelzen de opmerking, dat „de Regeering gemeend heeft tegen dit kanaal geen bezwaar te moeten maken" en dat het voor haar nog een vraag is of een eventueel kanaal Antwerpen—Moerdijk boven het bestaande kanaal (waarmede bedoeld wordt het kanaal door Zuid-Beveland) de voorkeur zal verdienen. Wat deze laatste opmerking betreft begrijpt een ieder, die eenigszins ter zake georiënteerd is, dat het gevraagde kanaal Antwerpen—Moerdijk voor zijn bruikbaarheid niet vergeleken dient te worden met het kanaal door Zuid-Beveland, dat slechts een deel vormt van den tegenwoordigen scheepvaartweg Antwerpen—Moerdijk, maar met den geheelen bestaanden scheepvaartweg Antwerpen—Moerdijk. Zulk een juiste vergelijking zal geen twijfel overlaten betreffende de superioriteit van den in het verdrag opgenomen scheepvaartweg boven den bestaande.

Betreffende de verdeeling der aanlegkosten moeten de Regeeringen weer zien tot overeenstemming te komen. De onderhouds- en bedieningskosten zullen echter volgens dit verdrag voor het grootste deel door ons betaald moeten worden.

Tegenover deze zoo groote concessie van Nederlandsche zijde, waarvoor de Minister van Buitenlandsche Zaken zelve geen woord van rechtvaardiging kan vinden, staat geen enkele toezegging van België.

De Zeeuwsche stroomen hebben een zoodanig sterke eb- en vloedbeweging, dat deze energie meer dan voldoende is om geheel Nederland van electriciteit te voorzien. Mocht in meer of minder nabije toekomst de exploitatie daarvan technisch en economisch mogelijk blijken te zijn, dan zou, zoo noodig, de medewerking van België (met het oog op de Wester-Schelde) wellicht verkregen kunnen worden door aanbieding van het kanaal Antwerpen—Moerdijk. De Regeering geeft nu deze troef uit handen zonder de geringste contra-prestatie.

* * *

Het doel van dit artikel is slechts geweest aan te toonen, dat het verdrag de voornaamste politieke kwestie onopgelost laat en de economische kwesties in dien geest oplost, dat Nederland ten eigen koste België voordeelen in den schoot werpt ter waarde van een niet te bepalen of slechts te ramen aantal millioenen guldens.

Het is aan de volksvertegenwoordiging om te beslissen of de vrees voor België het zal winnen van den wil tot bescherming van onze nationale waardigheid en onze nationale belangen, ja of neen.

Zij zal dit hebben te beslissen, lettende op alle factoren, die hierbij een rol spelen. Dat zij bij hare overwegingen echter bedenke, dat de Regeering, waar het dit verdrag betreft, een verleden heeft waaraan zij zich moeilijk kan onttrekken, dat echter de Kamers volmaakt objectief kunnen staan tegenover dit verdrag, dat vrijwillig geteekend heet te zijn in Den Haag, maar in wezen niet anders is dan een verlengstuk van het verdrag van Versailles.

Geeft de geschiedenis niet opnieuw de gelegenheid te leeren, dat vrees altijd een slechte raadgeefster is en dat het resultaat van pogingen om vriendschap of welwillendheid te koopen nog immer is, dat men behalve zijn geld ook nog de achting verliest van den onbevooroordeelden toeschouwer zonder zijn doel een stap nader te komen.

Dat onze volksvertegenwoordiging die beslissing moge nemen, die het meest in het belang is van 's lands eer en welvaart.

Baarn, Mei 1925.